



12/SN-118/ME

BUNDESKAMMER DER GEWERBLICHEN WIRTSCHAFT

Bundeswirtschaftskammer

Bundeswirtschaftskammer A-1045 Wien
Postfach 197

An den
Herrn Präsidenten
des Nationalrates

Parlament
1010 Wien

GESETZENTWURF
Zl. 7
Datum: 26. FEB. 1985
Verteilt 1985-02-24 *Cuda*

Dr. Wassbauer

Ihre Zahl/Nachricht vom

Unsere Zahl/Sachbearbeiter

(0222) 65 05 Datum

Fp 22/85/Dr. Z/Pe
Dr. Zacherl

4460 DW 25.2.1985

Betreff

Entwurf eines Bundesgesetzes,
mit dem das Kraftfahrzeugsteuer-
gesetz 1952 geändert wird

Einem Ersuchen des Bundesministeriums für Finanzen entsprechend beehren wir uns, Ihnen in der Anlage 22 Exemplare unserer zum obzitierten Gesetzentwurf an das Bundesministerium für Finanzen abgegebenen Stellungnahme zur gefälligen Kenntnisnahme zu übermitteln.

Mit dem Ausdruck der vorzüglichen Hochachtung

BUNDESKAMMER DER GEWERBLICHEN WIRTSCHAFT

Für den Generalsekretär:

22 Beilagen

1100-01/84



BUNDESKAMMER DER GEWERBLICHEN WIRTSCHAFT

Bundeswirtschaftskammer

Bundeswirtschaftskammer A-1045 Wien
Postfach 197

Ergeht an:

- | | |
|----------------------------------|--------------------------------|
| 1. alle Landeskammern | 8. Presseabteilung |
| 2. alle Bundessektionen | 9. Fr.Mayer,Präsidialabteilung |
| 3. Wp-Abteilung | (6. bis 9. zur zur gefl. |
| 4. Vp-Abteilung | Kenntnisnahme) |
| 5. Ref.f.Konsumgenossenschaften | |
| 6. alle Mitgl. d.Fp.-Ausschusses | |
| 7. Präsidialabteilung | |

Ihre Zahl/Nachricht vom

Unsere Zahl/Sachbearbeiter

(0222) 65 05

Datum

Fp 22/85/Dr.Z/Pe

4460 DW 22.2.1985

Dr. Peter Zacherl

Betreff

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem
das Kraftfahrzeugsteuergesetz 1952
geändert wird

In der Anlage übermittelt die Bundeskammer den Wortlaut ihrer in obiger Angelegenheit dem Bundesministerium für Finanzen überreichten Stellungnahme vom 19. Februar 1985 zur Kenntnisnahme.

BUNDESKAMMER DER GEWERBLICHEN WIRTSCHAFT

Für den Generalsekretär:

Beilage



BUNDESKAMMER DER GEWERBLICHEN WIRTSCHAFT

Bundeswirtschaftskammer

Bundeswirtschaftskammer A-1045 Wien
Postfach 197

An das
Bundesministerium für Finanzen

Himmelpfortgasse 4-8
1010 Wien

Ihre Zahl/Nachricht vom	Unsere Zahl/Sachbearbeiter	(0222) 65 05	Datum
Gz.10 3002/3-IV/10/85	Fp 22/85/Dr.Z/Pe	4460	DW 19.2.1985
30. Jänner 1985	Dr. Peter Zacherl		

Betreff

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem
das Kraftfahrzeugsteuergesetz 1952
geändert wird

Die Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft beehrt sich, zu dem mit do. Note vom 30. Jänner 1985, GZ 10 3002/3-IV/10/85, übermittelten, im Betreff näher bezeichneten Gesetzentwurf folgende Stellungnahme abzugeben:

I. Grundsätzliche Feststellungen:

Die Bundeskammer legt, um allfälligen Mißverständnissen im Zusammenhang mit der ihrer Meinung nach notwendigen Kritik an diesem Gesetzentwurf vorzubeugen, Wert auf die Feststellung, daß sie prinzipiell Maßnahmen, die einem verbesserten Umweltschutz dienen bzw. einen solchen bewirken helfen, nachhaltig unterstützt. Der vorliegende Gesetzentwurf will den Erläuterungen zufolge finanzielle Anreize schaffen, um den freiwilligen Umstieg auf von den Kraftfahrbehörden anlässlich der Erstzulassung als schadstoffarm anerkannte PKWs und Kombinationskraftfahrzeuge zu fördern und dem Kraftfahrzeughalter eine zeitlich begrenzte, degressiv gestaffelte einmalige pauschale Erstattung der Kraftfahrzeugsteuer gewähren. Die Frage, ob die Kraftfahrzeugsteuer in ihrer derzeitigen Ausgestaltung besonders geeignet ist, als umweltpolitisches Förderungsinstrument zu dienen, soll den nachfolgenden Ausführungen vorbehalten bleiben, doch ist jedenfalls festzustellen, daß die Koppelung einer sehr

-2-

kurzfristig wirkenden Steuererleichterung, die mit einer zeitlich unbegrenzten Steuererhöhung für bestimmte von den Kraftfahrbehörden zugelassene Kraftfahrzeuge einhergeht, nicht einsichtig ist. Eine derartige Asymmetrie kann nur zur Vermutung Anlaß geben, daß der Steuergesetzgeber aus dem Umweltschutzgedanken steuerpolitisch Kapital schlagen will, was einen ideellen Schaden bewirken dürfte, der in keinem Einklang zum erhofften materiellen Nutzen der in Aussicht genommenen Maßnahme stünde.

Zu den vom vorliegenden Gesetzentwurf erhofften positiven Auswirkungen auf das Käuferverhalten bei der Anschaffung von Kraftfahrzeugen während des Übergangszeitraumes vom 1.10.1985 bis Ende 1987 lassen sich keine stichhaltigen Prognosen anstellen. Da derzeit noch keine exakte Daten über die zusätzlichen Kosten für einen Katalysatoreinbau bzw. die Ausstattung und allfällige Folgekosten hinsichtlich der Reparatur bzw. späteren Erneuerung von Katalysatoren vorliegen, ist Überlegungen hinsichtlich der wirtschaftlichen Bedeutung des kraftfahrzeugrechtlichen Erstattungs-pauschales weitgehend der Boden entzogen. Ebenso verhält es sich mit den im Vorblatt zum Gesetzentwurf angestellten Schätzungen der Mehrausgaben von ca. 800 Mill. Schilling, die durch eine gleichhohe Mehreinnahme an zusätzlicher Kraftfahrzeugsteuer abgedeckt werden sollen, da auch diesen Schätzungen offenbar keine konkreten Sachverhaltsermittlungen, sondern eher unbeweisbare Annahmen zugrunde liegen dürften.

In Anbetracht des extrem kurzen Begutachtungszeitraumes war es leider auch der Bundeskammer nicht möglich, durch entsprechende eigenständige Untersuchungen die möglichen Auswirkungen des Gesetzentwurfes zu konkretisieren und die Stellungnahme durch entsprechende Sachinformationen anzureichern. Die kurze Frist gestattete nicht einmal innerhalb der Organisation der Kammern der gewerblichen Wirtschaft alle von der Problematik berührten Meinungen zu hören und auszuwerten, sodaß der Eindruck entstehen muß, durch den Gesetzentwurf seien bereits unverrückbare Fakten geschaffen worden und dem Begutachtungsverfahren käme nur mehr formelle Bedeutung zu.

-3-

II. Zum Art. I des Gesetzentwurfes

Den Intentionen des Gesetzentwurfes zufolge soll die beabsichtigte Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 1952 einen Beitrag dazu leisten, daß umweltfreundliche Kraftfahrzeuge mit Katalysatoren freiwillig vor dem Inkrafttreten strengerer Zulassungsbestimmungen gekauft werden, wobei die diesbezüglichen Stützungen von solchen Kraftfahrzeughaltern im Wege von Steuererhöhungen aufgebracht werden, die im Zuge von Neuanschaffungen keine förderungswürdigen Kraftfahrzeuge erwerben.

Diese Überlegung baut leider auf dem im § 5 Abs. 1 Ziff.2 Kraftfahrzeugsteuergesetz geregelten, nach Hubraumklassen progressiv gestaffelten Steuertarif auf, dem jeglicher Sachzusammenhang zu möglichen Umweltbelastungen von Kraftfahrzeugen fehlt. Die Staffelung nach Hubraumklassen geht auf die Anfänge der Kraftfahrzeugbesteuerung zurück, wobei damals der Erwerb von Kraftfahrzeugen mit großem Hubraum ein Merkmal für eine höhere steuerliche Leistungsfähigkeit gewesen sein mag. Dieser Grundgedanke ist durch die eingetretene technische Entwicklung weit überholt, da nicht ein großer Hubraum, sondern vielmehr die Leistungsstärke der Motoren in Verbindung mit einer aufwendigen technischen Ausstattung den Wert und damit den Preis eines Kraftfahrzeuges bestimmen. Es zeigt sich somit, daß das derzeitige Kraftfahrzeugsteuerrecht keineswegs die geeignete Plattform für umweltpolitische Maßnahmen darstellt. Vielmehr erscheint eine entsprechende Kraftfahrzeugsteuerreform angebracht, die eine Ausrichtung auf umweltpolitische Gesichtspunkte zum Inhalt haben könnte. Die derzeitige Ausgestaltung der Kraftfahrzeugsteuer hat nämlich einen nicht unwesentlichen Beitrag dazu geleistet, daß hochverdichtete, schnellaufende Motoren mit geringem Hubraum und relativ mäßigen Verbrennungseigenschaften, die wiederum einen besonders kloppfesten Kraftstoff erfordern, so stark beim Kraftfahrzeug Verwendung finden.

Es wird in diesem Zusammenhang ergänzend angemerkt, daß auch die beim Bundesministerium für Finanzen errichtete Steuerreformkommission in ihrem ersten veröffentlichten Bericht eine Änderung

- 4 -

der Besteuerungsgrundlage bei der Kraftfahrzeugsteuer empfohlen hat, eine Anregung, die bis jetzt noch nicht aufgegriffen worden ist. Auf diese reformbedürftige Kraftfahrzeugsteuer soll nun aber die Förderung von umweltfreundlichen PKW und Kombis aufbauen, was zwangsläufig zu einer weiteren, sachlich durch nichts gerechtfertigten Verzerrung bei der Kraftfahrzeugbesteuerung führen muß. So ist es nicht einzusehen, warum bei den beabsichtigten Maßnahmen gerade bei einem Hubraum von 1500 ccm eine Zäsur stattfinden soll und bei Kraftfahrzeugen mit einem darüber liegenden Hubraumvolumen - bedingt durch die unausgewogene Tarifstruktur - die Strafbesteuerung unverhältnismäßig größer und hier wieder ungleich ausfallen soll als bei Kraftfahrzeugen unter 1500 ccm. Geht man tatsächlich, wie im Vorblatt zum Gesetzentwurf behauptet wird, vom Verursacherprinzip bei den durch Kraftfahrzeuge bedingten Umweltbelastungen aus, so müßte bei Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen, die während des Förderungszeitraumes nicht den neuen gewünschten Abgasnormen entsprechen, die Steigerung der Kraftfahrzeugsteuer in Form eines einheitlichen, durch 12 teilbaren Zuschlages erhoben werden. Nicht zweckdienlich erscheint es daher, den Umweltschutzgedanken bei der Setzung von steuerlichen Maßnahmen mit allfälligen verteilungspolitischen Zielsetzungen zu vermischen, da hiedurch jeglicher sachlicher Bezug verwässert wird. Es ist im übrigen, wie bereits vorstehend erwähnt wurde, zwischen der Größe des Hubraums weder eine Korrelation zur möglichen Umweltbelastung noch zu der Zumutbarkeit einer allfälligen höheren Steuerbelastung herstellbar.

Gegen den gegenständlichen Gesetzentwurf ist weiters einzuwenden, daß er zur Finanzierung der pauschalen Steuererstattung die Notwendigkeit einer korrespondierenden Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer für bestimmte Kraftfahrzeuge unterstellt. Es dürfte dabei wohl übersehen worden sein, daß mit Bundesgesetz vom 13.12.1983, BGBl. Nr. 587/83, erst ab dem 1.1.1984

-5-

eine sehr kräftige Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer bewirkt wurde und daher ein Verzicht auf weitere Steuererhöhungen dem Fiskus wohl zuzumuten ist. Ein Teil des durch die Erhöhung erzielten Steuermehraufkommens läßt sich ohne weiters für umweltpolitische Zwecke heranziehen, da die Kraftfahrzeugsteuer keine Zweckbindung kennt.

Der Gesetzentwurf läßt des weiteren unberücksichtigt, daß die Umstellung auf abgasarme Kraftfahrzeuge nicht nur im privaten Konsumbereich, sondern auch im unternehmerischen Bereich wünschenswert sein müßte. Im unternehmerischen Bereich schlägt durch die systemwidrige Versagung des Vorsteuerabzuges bei zum Betriebsvermögen gehörenden PKWs und Kombis die erhöhte Umsatzbesteuerung der Mehrkosten von abgasarmen Kfz voll durch; die zu gewährende kraftfahrzeugsteuerliche Erstattungsprämie für die Anschaffung derartiger Fahrzeuge gilt andererseits als Betriebseinnahme und unterliegt somit einer empfindlichen Schmälerung im Ausmaß der ertragsteuerlichen Belastung. Es sollte demnach vorgesorgt werden, daß auch Unternehmer, deren neuangeschaffte PKWs und Kombis in den vollen Genuß des Erstattungsbeitrages kommen, indem einkommensteuerrechtlich vorgesorgt wird, daß diese Erstattungsbeträge keine steuerpflichtigen Betriebseinnahmen darstellen und auch nicht die Anschaffungskosten schmälern. Eine weitere Alternative zur Förderung abgasarmer Kraftfahrzeuge im unternehmerischen Bereich wäre die Wiedertzulassung des Vorsteuerabzuges, dessen Versagung eine schwere Systemwidrigkeit im Umsatzsteuerrecht darstellt.

Wie aus dem Art. I des Entwurfes zum Kraftfahrzeugsteuergesetz 1952 hervorgeht, wird das Pauschale von S 7.000,-- nur für Fahrzeuge der Kategorie PKW und Kombi mit Otto-Motor (schadstoffarme Fahrzeuge nach US-Norm 83) gewährt. Das würde bedeuten, daß Fahrzeuge, die als LKW typisiert sind (abgeleitete Versionen von PKW und Kombi), von der Prämierung ausgenommen werden, jedoch nach einer Mitteilung des Bundesministeriums für Verkehr auch die US-Norm 83 erfüllen müssen, was eine kraftfahrzeugsteuerrechtliche Benachteiligung der Käufer solcher Fahrzeuge darstellt. Eine entsprechende Erweiterung des Begünstigungstatbestandes ist daher angezeigt.

-6-

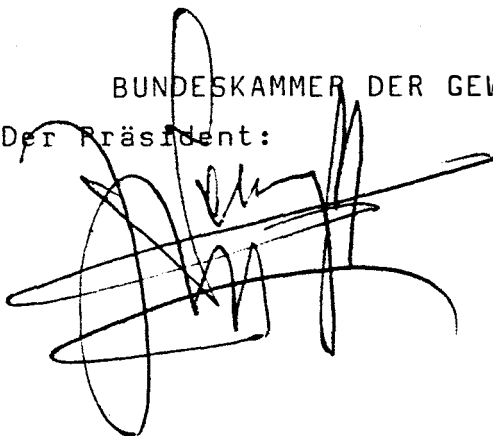
Völlig unberücksichtigt läßt der Gesetzentwurf schließlich den Umstand, daß bereits zugelassene Kraftfahrzeuge mit Katalysatoren ausgerüstet werden können, für derartige Maßnahmen jedoch ein Anreiz völlig fehlt. Aus umweltpolitischen Gründen sollte daher erwogen werden, auch bei einem nachträglichen Einbau von Katalysatoren dem Kraftfahrzeughalter eine entsprechende Entlastung bei der Kraftfahrzeugsteuer zu gewähren.

Die bisher aufgezeigten Einwände und Bedenken lassen deutlich erkennen, daß dem vorliegenden Gesetzentwurf zahlreiche Schwächen und Mängel anhaften, weshalb er noch gründlich überdacht und überarbeitet werden sollte. Als Mindestanforderung für notwendige Verbesserungen wäre nach Auffassung der Bundeskammer eine weitere Verzerrung der Tarifstruktur bei der Kraftfahrzeugsteuer unbedingt zu vermeiden, die volle Förderung im unternehmerischen Bereich sicherzustellen und die nachträgliche Ausrüstung von Kraftfahrzeugen mit Katalysatoren in den Förderungsumfang einzubeziehen. Positiv an dem Gesetzentwurf erscheint dagegen die Absicht, einen deutlichen Akzent für die Dringlichkeit von Umweltschutzmaßnahmen zu setzen.

Ihrem Wunsche entsprechend werden nach Vervielfältigung dieser Stellungnahme 22 Exemplare dem Präsidium des Nationalrates übermittelt werden.

BUNDESKAMMER DER GEWERBLICHEN WIRTSCHAFT

Der Präsident:



Der Generalsekretär:

